ŻEGLARZ POLSKI

Le navigateur polonais — The Polish Sailor

PRZEGLĄD TYGODNIOWY

poświęcony sprawom żeglugi morskiej i rzecznej ze szczególnem uwzględnieniem potrzeb i zadań żeglugi polskiej.



Ceny ogłoszeń: za drobne ogłoszenia handlowe 20 gr za wiersz milimetrowy trzyłamowy. Za powtórne ogłoszenia 30% zniżki. Większe i stałe ogłoszenia według umowy.

Redakcja i administracja: TCZEW, ul. Hallera 17. Adres pocztowy: Tczew „Żeglarz Polski". — Konto: P. K. O. 170 044. Wszystkie materjały i artykuły umieszczone w piśmie są płatne. Rękopisów redakcja nie zwraca.

Prenumerata „Żeglarza Polskiego" wraz z miesięcznikiem ilustrowanym „Morze", wynosi 12 zł rocznie, 6 zł półrocznie, 3 zł kwartalnie, które przekazywać należy do administracji „Żeglarza Polskiego".

PRENUMERATA na r. 1927: Rocznie w kraju 6 zł, zagranicą 11 zł; Półrocznie w kraju 3 zł, zagranicą 6 zł, Kwartalnie w kraju 1,50 zł. Do Argentyny, Austrji, Belgji, Bułgarji, Czechosłowacji, Estonji, Jugosławji (S.H.S.), Francji, Łotwy, Portugalji, Rumunji, Węgier i na obszar W. M. Gdańska: rocznie 9 zł, półrocznie 5 zł, kwartalnie 2 zł 50 gr. W mieście i w porcie Gdańska jak w kraju. Prenumeratę prosimy wpłacać na konto P.K.O. 170044, lub przekazem pocztowym pod adresem administracji pisma w Tczewie. Zmiana adresu 50 gr

Na 2 kwartał 1927 r. można abonować „Żeglarza Polskiego" również na poczcie.

Komitet Redakcyjny: J. R. Klejnot, inż. mor. A. Ciechanowski, *.** **Cena 30 gr.**

Nr. 14-15. Rok wydania szósty. | **TCZEW, dnia 23 kwietnia 1927 r.** | **Ogólnego zbioru Nr. 170**

Rozbudowa i potrzeby portu morskiego w Tczewie.

W roku ubiegłym Tow. Wisła-Bałtyk przeprowadziło połączenie dworca towarowego z terenem portu przez zbudowanie 3 równoległych torów z zwrotnicami, co umożliwiło ładowanie węgla w czterech punktach przeładunkowych — taczkami, wagonetkami i ruchomemi rynnami. Dzięki tym urządzeniom możliwem było ładowanie do 100 ton na godzinę. W ten sposób w zeszłorocznym okresie żeglugi załadowano przeszło 230 tys. ton węgla dąbrowieckiego, z czego 55 tys. przetransportowano lichtugami morskiemi wprost do portów bałtyckich, 175 tys. zaś berlinkami rzecznemi przewieziono do statków morskich w porcie gdańskim.

W r. bieżącym przystąpiono do dalszego udoskonalenia i rozbudowania urządzeń ładunkowych nowego portu, przyczem najbliższym celem było podniesienie ilości węgla, dowożonego koleją do portu i ładowanego na lichtugi przy równoczesnem skróceniu czasu, zużywanego na opróżnianie wagonów i napełnianie statków morskich.

Celowi temu służą prace, od kilku tygodni prowadzone na terenie portu, przy których zajętych jest stale 100 do 180 robotników budowlanych. Buduje się ładownię, która zajmie 700 m. kwadratowych, a umożliwi sześciokrotne podwyższenie ilości dowożonego węgla. Do przesuwania wagonów służyć będzie przesuwalnia elektryczna zbudowana na fundamentach betonowych. Dalej buduje się tunele, z których węgiel ładowany będzie transporterami metalowemi, które są zamówione i jeszcze przed 1 lipca będą uruchomione. Wznosi się równocześnie masywny przyczółek wysokości 7.50 ponad poziom rzeki. Na przyczółku tym umieszczony będzie most zwodzony, wystający 25 m. na rzekę. Na końcu mostu umieszczony będzie przyrząd zw. teleskopem, który zrzucać będzie węgiel do lichtug.

Pragnąc zabezpieczyć urządzenia portowe przed powodzią, podniesiono teren portu o 1,20 mtr. ponad poziom zeszłoroczny. Temuż celowi służy umocnienie skarp masywami betonowemi, które się wyrabia.

O rozmiarach dokonywanych prac daje pewne pojęcie zestawienie ilości materjałów, jakie zużyte zostaną. Cyfry są tutaj bardzo poważne: 1 miljon cegieł, 24 wagony cementu, 1000 m. m. żwiru i piasku i 1000 m. m. szutu.

Jeżeli się zważy, że po wykończeniu wznoszonych obecnie budowli w tym samym czasie załadować będzie można 6 lichtug morskich, to porównanie to daje możność należytego zrozumienia celowości dokonywanego dzieła. Tutaj dodać jeszcze wypada, że z chwilą uruchomienia przesuwalni elektrycznej wraz z transporterami, podniesie się kilkakrotnie obrót wagonów jako i statków transportowych, co bardzo dodatnio wpłynie na sprawność i rentowność ruchu transportowego a port tczewski stanie na równi z wielkiemi portami handlowemi.

Uruchomienie około 1-go lipca urządzeń przeładunkowych mechanicznych T-wa Wisła-Bałtyk spowoduje konieczność zastosowania taboru lichtug czterokroć większego niż obecnie, gdyż przeładunek na berlinki i z nich na statki morskie w Gdańsku jak w r. 1926 jest dziś nie możliwy (nie kalkuluje się). Ruch Tczewa więc pozostanie wyłącznie morski, o eksporcie bezpośrednim zagranicę conajmniej 60—80 000 ton węgla miesięcznie, nie licząc innych towarów w imporcie (ruda, żelastwo) i eksporcie (cukier, cement, drzewo).

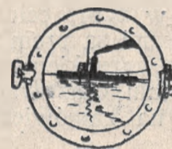
Ażeby zapewnić portowi morskiemu w Tczewie prawidłowy i niezahamowany rozwój już w najbliższym czasie należy:

1. Ogłosić ustawowo Tczew za port morski.

2. Utworzyć kapitanat portu morskiego w Tczewie jako placówkę M. P. i H.

3. Zapewnić minimalną głębokość na Wiśle Morskiej, przez utrzymanie stałe silnej dragi dla odcinka pod Tczewem i pojedyńczych bagrowań w dojeździe przed ujściem Wisły.

Wypełnienie tych trzech warunków pozwoli szybko rozwinąć port w Tczewie.



W sprawie cła na statki morskie.

Nasze młode towarzystwa żeglugowe, nasze rybactwo morskie, nasz sport morski zgodnie z ogólnem dążeniem na morze, które ogarniać zaczyna coraz szersze warstwy i coraz nowe gałęzie handlu, przemysłu i wytwórczości, muszą **pilnie** powiększać swój tabor okrętowy. Nie można często już dziś czekać na wykończenie okrętu specjalnie zamówionego, lecz trzeba go nabyć zaraz, czego wymaga konjunktura, interes przedsiębiorstwa, wreszcie interes Państwa. Właśnie obecnie zachodzi już potrzeba wprowadzenia do ruchu nowych statków pod banderą polską z Gdyni i z Tczewa, jak również z Gdańska i niema mowy o tem, ażeby można było czekać rok lub nawet więcej na wykonanie nowych statków. Tymczasem na naradzie, która się odbyła w marcu w Warszawie z udziałem przedstawicieli stoczni gdańskich ujawniła się tendencja, nawet popierana przez czynniki urzędowe, zastępujące interesy przemysłu, ustanowić wysokie cła wwozowe na statki morskie, nabyte w gotowym stanie zagranicą.

Kierunek ten, o ile zwycięży, może być **zgubny dla żeglugi pod własną banderą.** Istotnie co będzie mogło, ucieknie pod banderę obcą, ażeby uniknąć ciężkiego monopolu nielicznych stoczni gdańskich, które dla dobrze nam znanych przyczyn (odmienna waluta, wysokie świadczenia, drożyzna robotnika w Gdańsku) są droższe w znacznej mierze niż stocznie zagraniczne. Stosowanie wysokiego cła, które jest równoznaczne z ustanowieniem monopolu 4-ch stoczni gdańskich na budowę statków dla Polski, jeszcze wyżej podniesie ich ceny, tembardziej że te stocznie mało konkurują między sobą, mając każda swą własną specjalność (największe okręty i motorowce, parowce średniej wielkości, parowce mniejsze, wreszcie lichtugi i promy). Nie wiemy nawet czy dla Gdańska i jego przemysłu budowy okrętów tego rodzaju monopol wyszedłby na dobre, gdyż pod opiekuńczemi skrzydłami wyłączności rozwinąć się może tylko osłabienie sprawności i siły konkurencyjnej. W kraju stoczni jeszcze niema (dla budowy statków morskich) i ustanowienie dziś cła nie może wpłynąć odrazu na powstanie tych stoczni. Zapewne więc w najlepszym razie tam gdzie konieczne jest już dziś wprowadzenie dodatkowego tonażu np. dla wywozu węgla, armatorzy sprowadzą statki pod obcą banderą zafrachtowane „na czas“, na termin dłuższy.

Czy tego spodziewaliśmy się od polityki Rządu w dziedzinie żeglugowo-morskiej? Nasze ustawy o popieraniu budowy okrętów i żeglugi przewidują inne formy popierania budownictwa okrętów, więcej zbliżone do środków stosowanych w tym celu zagranicą. Takiemi środkami są premie od zbudowanej tony z warunkiem zużycia krajowego materjału oraz warunkiem budowy statku na zamówienie krajowe. Wprowadzenie ceł wwozowych będzie miało natomiast skutki całkiem niespodziewane; istniejące stocznie (gdańskie) będą budować statki na krajowe zamówienie drożej, statki natomiast dla zagranicy będą budować tanio, na co im pozwoli zysk osiągnięty na zamówieniach krajowych. Jak z powyższego widać, interesy żeglugi ojczystej, o których u nas dziś już dość wiele się mówi, a dla których jeszcze niestety zbyt mało się robi, nie zostają należycie uwzględnione w dotychczasowych naradach w sprawie wwozowego cła na statki. Głos mają przedstawiciele przemysłu i to nietylko budowy okrętów, lecz również krajowego ciężkiego przemysłu, który jest zainteresowany w tem, ażeby stocznie gdańskie były w większym stopniu zajęte okrętami i nie wytwarzały konkurencji krajowej produkcji maszyn i parowozów.

Narady w sprawie cła na statki powinny iść pod flagą interesów żeglugi i związanego z żeglugą przemysłu budowy okrętów, a nie pod flagą interesów ciężkiego przemysłu i stoczni istniejących, jako przedstawicieli tego ciężkiego przemysłu, budujących dziś parowozy, jutro pługi, pojutrze maszyny, a potem znów okręty.

Nie można działać w zupełnem oderwaniu od zadań i potrzeb powstającej żeglugi polskiej w danej chwili.

Ustanowienie cła wwozowego na statki zniweczy możność jej rozwoju przynajmniej na dwa lata. Zapewniając premje stoczniom za budowę statków na krajowe zamówienie i z krajowych materjałów unikniemy zapowiadającego się zahamowania rozwoju własnej marynarki i najlepiej odpowiemy warunkowi zabezpieczenia interesów Państwa. E.

Wiadomości handlowe.

Znowu na Szczecin. Obniżenie taryfy na węgiel. P. minister Komunikacji podpisał rozporządzenie mocą którego taryfa na przewóz węgla na linji wiodącej do Drawskiego Młyna (stacja graniczna z Niemcami) zostaje z dniem 15 kwietnia na okres 6 miesięcy obniżona z 10,90 zł za tonę do 6 zł. Rozporządzenie to ma na celu skierowanie polskiego węgla na Szczecin i w ten sposób odciążenie naszych portów.

Paczki do Kanady przez Gdańsk. Ministerstwo Poczt i Telegrafów zawarło z Zarządem Pocztowym Kanady umowę w sprawie wprowadzenia bezpośredniej i regularnej wymiany paczek pocztowych między Kanadą a Polską.

Paczki z Polski do Kanady będą przewożone z polskiego urzędu pocztowego Gdańsk 3 bezpośrednio do kanadyjskiego urzędu pocztowego w Halifax przez Bałtycko-Amerykańską Linję oraz Zjednoczone Towarzystwo Okrętowe, Sp. Akc. w Kopenhadze. Te linje okrętowe będą utrzymywały z Halifaxem stałe trzy, a niekiedy cztery bezpośrednie połączenia na miesiąc.

O ile więc nadawca życzyłby sobie przesłania paczki drogą przez Anglję lub Niemcy, musi życzenie to sam oznaczyć i wypisać na paczce oraz na adresie pomocniczym.

Paczki do Danji przez Gdańsk. Z dniem ogłoszenia w „Dz. Urzęd. Min. P. i T.“ otwarta będzie dla obrotu paczkowego między Polską a Danją drogą przewozową przez port gdański.

Paczki do Danji będą przewożone z polskiego urzędu pocztowotelegraficznego Gdańsk 3 bezpośrednio do Kopenhagi przez Zjednoczone Towarzystwo Okrętowe, Sp. Akc. w Kopenhadze, okrętami: Niels Ebbesen i J. C. Jacobsen, oraz przez Bałtycko—Amerykańską Linję — okrętami Estonia i Lituania.

Okręty Zjednoczonego Towarzystwa Okrętowego w Kopenhadze odchodzić będą z portu gdańskiego czasami dwa razy tygodniowo, stale zaś raz na tydzień w każdą sobotę i przewozić będą tylko paczki od 1 do 10 kg. wagi.

Okręty Bałtycko - Amerykańskiej Linji odchodzić będą co trzy tygodnie i przewozić paczki od 1 do 20 kg. wagi.

Ze względu na nieregularny obieg okrętów z portu gdańskiego drogi tej dla paczek do Danji używać się będzie tylko na życzenie nadawców, którzy muszą oznaczyć i wypisać to sami na paczce oraz na adresie pomocniczym.

Bliższe szczegóły o tym obrocie paczkowym p. Przemysł i Handel nr. 16 z r. b.

Transport jabłek przez równik. Przed przekopaniem kanału suezkiego nawet pszenica indyjska nie mogła dotrzeć na rynek europejski bez zepsucia, z powodu konieczności przejścia (nawet dwukrotnie) poprzez wilgotny i gorący pas przyrównikowy (doldrumy). Dziś, dzięki refryżeratorom rozpoczyna się przewożenie na wielką skalę nawet jabłek australijskich do Anglji. W chwili obecnej w drodze znajduje się 18 wielkich parowców z jabłkami australjiskiemi do Anglji. Wszystkiego w bieżącym sezonie będzie wysłanych 40 statków z jabłkami z Australji do Anglji.

Nowości naukowe.

Badanie przyczyn przypływowo-odpływowego zjawiska. Jak wiadomo, główną przyczyną zjawiska przypływów i odpływów jest działanie skombinowane księżyca i słońca według prawa powszechnego ciążenia. Chodzi jednak o to, czy całość zjawiska da się wytłumaczyć wyłącznie temi przyczynami, czy też pozostaje jakaś iracjonalna resztka, wymagająca wyszukania dla objaśnienia jej isnienia — innych przyczyn. Prof. Esclagnon, dyr. obserwatorjum w Strasburgu opracował 170 000 obserwacyj przypływów z lat dziewiętnastu, następujących po sobie, wykrywając resztkę, której, jak sądzi, nie można wytłumaczyć z działania księżyca i słońca. Pan Esclangon związuje przyczynę istnienia tej niewytłumaczonej resztki z dziennym dobowym obrotem ziemi dokoła swej osi. — Możliwe, że zjawisko to da się powiązać z również jeszcze niewytłomaczonem dobrze zjawiskiem dobowego wahania barometru,

które również ma dwa maksyma i dwa minima podczas doby. Mamy tu do czynienia ze zjawiskiem, przynajmniej w skutkach wspólnem hydrosferze i atmosferze, którego rozwiązanie wymaga zastosowania skomplikowanych metod statystycznych i astronomicznych.

Nasza kronika portowa i żeglugowa.



Ruch portu gdyńskiego za tydzień. Gdynia 22. 4. W ruchu portowym za ostatni tydzień zanotować wypada rekordowy ruch statków na wejściu — 10 większych parowców o łącznej ładowności 10 375 ton r. n. zawinęło do portu, w tej liczbie 3 polskie (Katowice, Kraków, Wilno), 5 szwedzkich, 1 niemiecki, 1 łotewski. Wszystkie zawinęły pod balastem. Odpłynęło w tygodniu z portu 5 parowców o łącznej ładowności 5 974 -t. r. n., w tej liczbie 2 polskie (Katowice, Kraków), 1 szwedzki, 1 niemiecki, 1 łotewski. Wszystkie wyszły z węglem, którego wywiozły 14 966 ton. W bieżącym miesiącu wywóz węgla przez Gdynię zapewne przekroczy liczbę 60 000 ton.

Z portu gdyńskiego. Gdynia, 22. 4. Rozpoczęto już stawianie falochronu, brak którego dotkliwie dawał się odczuwać w porcie gdyńskim. Wyholowano już pierwsza skrzynię żelazobetonowa z basenu wewnętrznego i ustawiono na wschód od molo południowego, jako początek falochronu.

Ruch statków „Żeglugi Polskiej". Parowiec Poznań odpłynął z ładunkiem kopalniaków z Gdańska do Calais. W drodze powrotnej przywiezie pełny ładunek tomasówki z Antwerpji. — Parowiec Wilno ładuje w Gdyni węgiel do Szwecji. — Par. Kraków 19-go odpłynął z Gdyni do Norrköping z węglem. — Par. Katowice odpłynął 17-go z Gdyni do Norrköping z węglem. — Par. Toruń ładuje w Gdańsku kopalniaki z przeznaczeniem do Calais. — Parowiec Warta uruchomiony będzie około 1-go maja.

Z portu w Gdyni. Coraz więcej polskich statków uczestniczy w ruchu portowym Gdyni. W ostatnim czasie stale się znajdowały po dwa lub trzy parowce polskie w porcie i na redzie. Roboty portowe się ożywiły znacznie. Pogłębianie przystani przy nowem molo zostało zakończone do 8 metrów i draga „Dan" odeszła. — Duża draga m. XIII kontynuuje pogłębianie wejścia do basenu w celu wyprowadzania żelbetowych skrzyń do budowy falochronu na miejsce ich zatopienia. Rządowa „Nowa Draga" już pracuje w Jastarni przy pogłębianiu budującego się tam portu rybackiego.



Ruch portu gdańskiego za tydzień. Mimo iż ruch ostatniego tygodnia obejmuje częściowo okres świąteczny, ożywienie było bardzo znaczne, a ruch towarów dał nawet liczby rekordowe. Dzienny przeładunek sięgnął dla samego tylko węgla 13 513 ton. Ogółem załadowano w tygodniu 81 339 ton węgla i około 49 000 ton drzewa, innych zaś towarów 23 000 ton, w tej liczbie 2 200 ton cukru. — Statków morskich zawinęło 145, w tej liczbie 6 polskich, 9 gdańskich, 20 duńskich, 44 szwedzkie, 44 niemieckie, 6 angielskich, 4 norweskie, 3 łotewskie, 3 francuskie, 2 holenderskie, 3 estońskie, 1 austrjacki. W tej liczbie było próżnych 81, z żelastwem (szmelc) 17, z drobnica 13, z pasażerami 4, z pszenica 5, z fosfotami 2, ze smołą 2, z ryżem 1, z świeżą ryba 1, ze zbożem 2, z żelazem 1, z samochoadmi 2, z amunicja 1, z saletrą -, z pasażerami i drobnica 1, z pas., drobnica i poczta 1. — Na wyjściu było statków 138, w tej liczbie próżnych 12, z węglem 41, z drzewem 34, z cementem 8, z drzewem i drobnica 7, z pasażerami 4, z pasażerami i drobnica 5, z drobnica i końmi 1, z sola potasową 2, z cukrem 2, ze spirytusem 1, z ropą naftową 1, z ropą gazową 1, z żelazem 1, z jęczmieniem 1, z pozost. ład. samochodów 1.

Polska na czwartem miejscu w ruchu Gdańska. Według statystyki Rady Portu za 1-szy kwartał b. r. Polska zajęła wśród statków 19 narodowości, które zawinęły w tym kwartale do portu, czwatre miejsce co do ilości statków i piąte co do tonażu. Piąte miejsce co do ilości statków zajmuje Anglja, na szóstem stoją gdańskie statki. Liczebnie wyraża się udział Polski w ruchu 79-ma statkami o łącznej ładowności 35 210 ton rej. netto. Udział Polski w ruchu w stosunku do poprzedniego kwartału wzrósł pięciokrotnie.

Rozwój portów bałtyckich w ostatnich latach. Docent Sten de Geer i archiwarjusz Enebory w Sztokholmie opracowali dla szweckiego związku portowego dzieło o rozwoju portów bałtyckich po wojnie światowej. Zbadali oni i porównali ze sobą statystycznie 77 portów Bałtyku. W większości portów zauważa się zmniejszenie ruchu. Tak, niemieckie porty straciły 6 000 000 ton ruchu. Najwięcej stracił port Leningradu chociaż obecnie koncentrowan tam jest sztucznie ruch, który niegdyś szedł przez Rygę, Lipawę i Windawę. Na czele portów, które zwiększyły swój ruch stoi Gdańsk (o 1,8 mil.), następnie po nim Kopenhaga o milion, Helsingfors o 0,6 mil., Kotka o 0,65 mil. i Wyborg—Trangsund o 0,65 mil. ton więcej niż przed wojną światową.

Ruch w portach ostatnich rozwinął się w związku z wzmożonym eksportem drzewa. Ruch Kopenhagi w związku z rozkwitem żeglugi duńskiej i wzmożonem korzystaniem z Sundu, natomiast Gdańsk rozwinął się, jak wiadomo, wyłącznie dzięki zmianie granic politycznych w jego obszarze ciążenia. Gdańsk zawdzięcza swój rozkwit jako port wyłącznie łączności z Polską.



Z portu morskiego w Tczewie. W ostatnim tygodniu załadowano tu na statki 4 423 tony węgla. Tylko dzięki dokonanemu w zimie podniesieniu torów nie wypadło przerwać ładowania wobec wezbrania Wisły do 5-ciu metrów.

Ruch statków T-wa Wisła-Bałtyk. Holownik Sambor z lichtugami Antek i Benek wyładowują węgiel w Södertelje (Szwecja). — Lichtugi Felek i Franek wyładowują węgiel w Norrköping. — Holownik Krakus z lichtugami Edek i Stefek w drodze z węglem z Tczewa do Sztokholmu. — Hol. Górnik z lichtugą

Jurek wyładowuje węgiel w Randers (Dania). — Lichtuga Janek wyładowuje węgiel w Ystad (Szwecja). — Hol. Orkan z lichtugami Wacek i Wojtek ładuja żelastwo (szmelc) w Rotterdamie. — Lichtugi Bolek i Alek odeszły z węglem z Tczewa do Sztokholmu. — Lichtugi Bartek i Bronek ładuja węgiel w Tczewie z przeznaczeniem do Kopenhagi. — Hol. Tyran w Helsingborgu, hol. Rybak w drodze z zafracht. lichtuga, Walter do Malmoe.

Nowiny żeglarskie.

Otwarcie portów. Wszystkie porty łotewskie już od dni 10-ciu sa wolne od lodu. W estońskiej Parnawie nawigacja otwarta została ok. 15 kwietnia.

Kronika światowa

żeglugi i budowy okrętów.

ŁOTWA.

Ruch portu Lipawy. W czasie od 16 do 29 marca zawinęło do portu Lipawy 29 statków o łacznej ładowności 11 542 ton rej netto. Statki te przywiozły łacznie 881 t. mieszanego ładunku, 4 110 t. węgla (w tem 3 600 t. polskiego), 600 t. i 2000 worków superfosfatu, 538 t. cementu, 3 000 beczek śledzi, 212 t. cukru, 230 pudów kartofli. 7 statków zawinęło próżnych i pod balastem.

W tymże czasie opuściło port 30 statków o łacznej ładowności 13 456 ton rej. netto. Statki te wywiozły łacznie 1 457 t. mieszanego ładunku, 3 100 beczek śledzi, 1 208 std. drzewa. 11 statków wyszło próżnych i pod balastem.

Z. S. R. R.

Otwarcie Archangielska. Rozpoczęcie żeglugi do Archangielska nie nastapi wcześniej niż 15 maja. Oczekiwana jest wielka powódź, gdyż Dźwina Północna przemarzła miejscami aż do dna. Oczekiwany jest wzrost ruchu towarowego, w tej liczbie też wywóz zboża, które po szeregu lat znów ma się pojawić jako towar eksportowy tego portu.

NIEMCY.

Statek motorowy dla przewożenia towarów morzem i rzekami. Towarzystwo żeglugi H. O. Ippen zbudowało na stoczni Nüske i Co w Szczecinie motorowiec o nośności około 350 ton. Motor jego systemu Diesel - Deutz ma siłę 160 K. M. Statek będzie służył do przewozu drobnicy. Przez budowę tego statku towarzystwo żeglugi chciało stworzyć specjalny typ statku o małem zagłębieniu, który bez przeładowania w portach morskich mógłby dostarczać towary przybywajace od strony morza wprost do portów wewnętrznych.

HOLANDJA.

Ze stoczni „De Schelde". Na stoczni „De Schelde" we Vlissingen odbyło się spuszczenie na wodę motorowca dwuśrubowego Sibajak zamówionego przez Rotterdamsche Lloyd. Plany sa wypracowane wspólnie przez stocznie i personel techniczny Rotterdamsche Lloyd. Pojemność statku wynosi 12 500 ton. Silnikami statku sa dwa motory Schelde-Sulzer dwutaktowe, o siłe 1000 KM. Przy 95 obrotach na minutę beda nadawać statkowi szybkość 16 mil na godzinę. Statek będzie miał 82 kajuty na dwie osoby i 60 kajut na 1 osobę. Rozmieszczenie kajut: 54 na górnym pokładzie, 78 na pokładzie pomostowym, 4 na pokładzie spacerowym, 2 na pokładzie łodziowym. — Statek przeznacza się dla linji Sundajskiej. — Natychmiast po spuszczeniu Sibajaka założono kil motorowca Kota Baroe nieco mniejszych wymiarów, dla tegoż towarzystwa żeglugi.

TURCJA.

Popieranie własnej żeglugi w Turcji. Tureckie ministerstwo handlu wypracowało ustawę o ochronie żeglugi narodowej. Wydział morski izby handlowej Konstantynopola wypracował inny projekt, przeciwny premiom żegludze, twierdzac iż prawo kabotażu na własnych wodach terytorjalnych wystarczajaco chroni żeglugę narodowa (Turcja posiada bardzo długa linię wybrzeża). Według projektu, autorem którego jest Mahmed Ali Nisfet bey premie maja być wyznaczone tylko dla statków utrzymujacych komunikację z portami zagranicy. Przy tem subwencjonowane statki nie moga być starsze ponad 15 lat (pasażerskie) i 20 lat (towarowe). Nisko procentowe kredyty maja być udzielane na statki budowane zagranica. Wysokość pożyczek tych może wynosić 20 do 30 % wartości statku. Statki umyślnie zamówione zagranica moga u-

zyskać kredyt do 50 % ich wartości.
Według projektu ustawy ministerstwa handlu 75 % kapitałów towarzystw prowadzących kabotaż obsługujący własne porty winien być turecki. Dla linij zagranicznych pod turecką banderą wystarczać ma 50 % kapitału tureckiego.

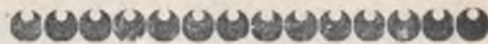
STANY ZJEDNOCZONE.

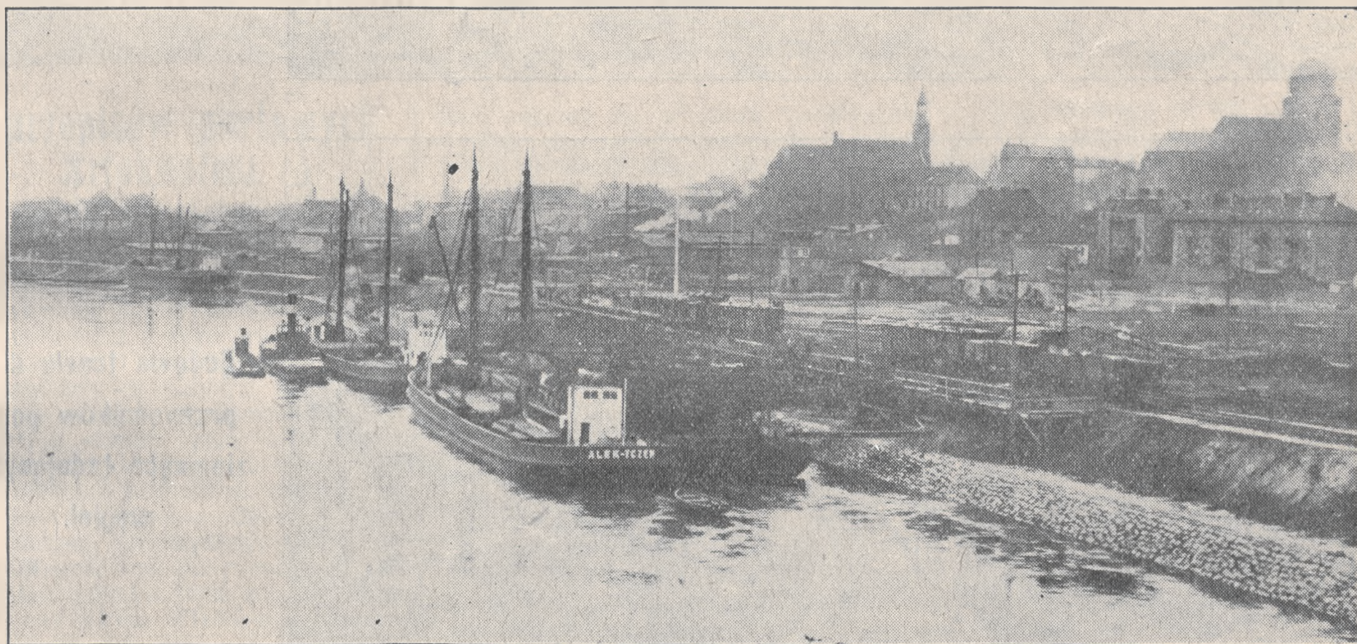
Rozwój portu Los Angelos. W chwili obecnej Los Angelos już jest drugim pod względem ruchu towarów portem Stanów Zjednoczonych. Zmusza to do powiedzenia o nim chciażby słów kilku.

Położony przy zatcoe San Pedro na wybrzeżu Kalifornji port Los Angelos zdobył znaczenie właściwie dopiero z przekopaniem w r. 1914 kanału panamskiego. W r. 1880 miasto liczyło 11 000 mieszkańców, w r. 1900 już 100 000. Lecz port rozwijać się zaczął należycie nawet nie od 1914 r. a od r. 1919, gdyż wojna światowa zatrzymała jego rozwój, odciągając całą flotę handlową Stanów i obce statki — na Atlantyk. Obecnie ludność Los Angelos sięga miljona, ruch towarowy portu wynosi 2,5 miljona ton miesięcznie, podczas gdy w r. 1919 wynosił tylko 150 000 ton miesięcznie.

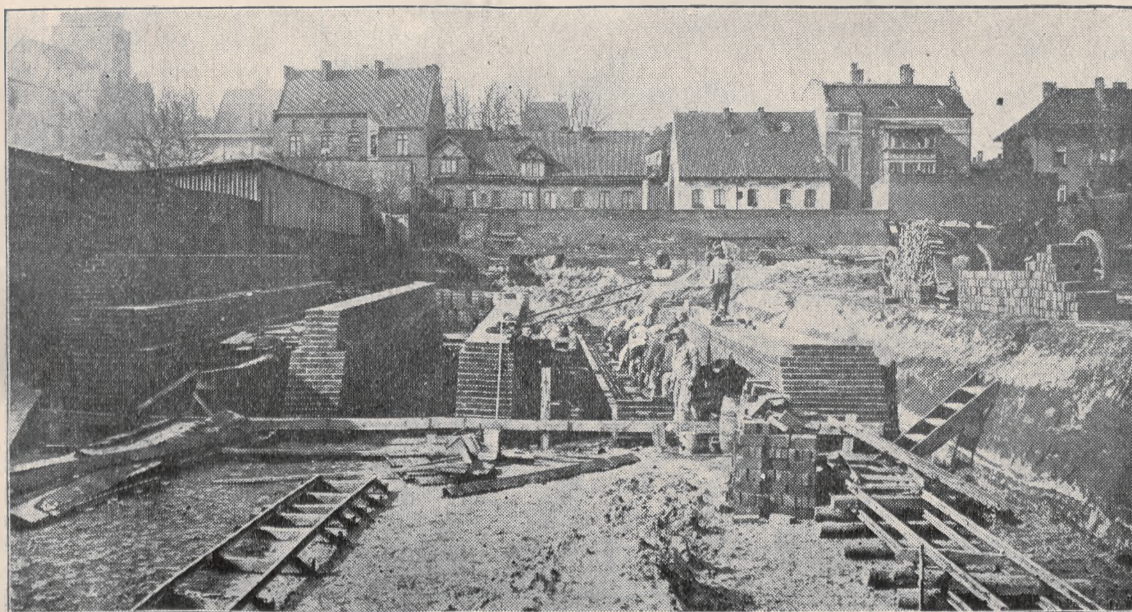
Ten olbrzymi wzrost polega na nadzwyczajnie intensywnym wywozie na Atlantyk produktów naftowych, zdobywanych przez coraz nowsze wiercenia. Nie zdołano tu nadażyć budować zbiorniki dla nafty, więc ściągano zewsząd statki cysternowe, które dotąd stanowią nieprzerwaną karawanę ciągnącą się od portu Los Angelos ku kanałowi panamskiemu i dalej na Atlantyk — do Stanów, do Europy i do innych krajów.

Historja nie znała jeszcze tak szybkiego rozwoju ruchu towarowego w porcie, jak w Los Angelos za ostatnie osiem lat. W wieku masowych przewozów produkcji górniczej, wymagającej, jak nafta, natychmiastowego wywiezienia, taki rozwój ruchu towarowego portu staje się nie tylko możliwy, lecz, jak w wypadku Los Angelos, nieuniknioiny.





Urządzenia morsko-portowe T-wa Żegluga Wisła-Bałtyk.
Dwie lichtugi załadowane węglem i gotowe odpłynąć do Szwecji. Obok dwa holowniki portowe.
W głębi próżna lichtuga czeka na możność ładowania.



Budowa fundamentów dla poruszanej elektrycznie przesuwalni wagonów.



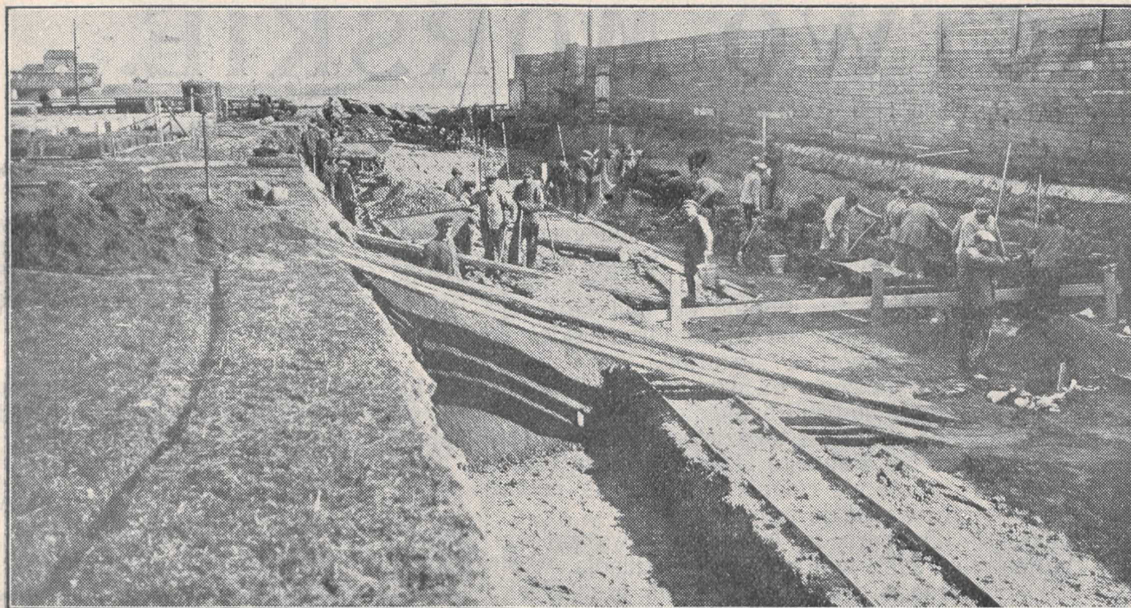
Wykonanie robót ziemnych na składy i ładowanie węgla.



Budowa tunelu dla przenośników podziemnych ładujących węgiel.



Budowa przesuwalni i masywów betonowych dla umocnienia skarp regulacyjnych.



Budowa fundamentów dla elektrycznej przesuwalni wagonów.

Z przepisów portowych Sztokholmu.

Wobec częstego dziś zawijania do tego portu naszych parowców, holowników i lichtug morskich ogłaszamy główniejsze przepisy obowiązujące przy zawijaniu do Sztokholmu. Warto je też porównać z regulaminem portowym Gdańska i przepisami portowemi przy zawijaniu do Gdyni i Tczewa.

Kapitan statku przybywającego do Sztokholmu winien przy wjeździe w biurze portowem złożyć dwa jednakowo wypełnione formularze, zawierające następujące informacje: dane o statku i jego nazwa, narodowość, klasa jego i tonaż, długość jego, port odjazdu, główny skład ładunku, ilość załogi, zaznaczenie, czy niema wśród niej choroby wenerycznej, lub innej zaraźliwej choroby, lub podejrzanych wypadków, czy są materjały wybuchowe lub oleje palne między ładunkiem i ilość tych materjałów.

Jeśli statek przybył tak późno wieczorem, że kapitan jego nie mógł udać się do urzędu portu, lub jeśli statek przybył w niedzielę lub święto winien kapitan dać te informacje najbliższego dnia powszedniego nie później niż w południe.

Dla „szker" i „Mälaren" zgłoszenie przybycia może być uskutecznione u hamnfogde (pomocnik kapitana portu, „wójt portu").

Statki silnikowe regularnej linji mogą zgłosić te dane wjazdowe raz na rok (wzgl. na sezon), gdy statek po raz pierwszy zawija do Sztokholmu.

Jeśli tonaż statku przekracza 20 ton kapitan jego otrzymuje pokwitowanie odbioru deklaracji wjazdowej i odbitkę przepisów portu (bezpłatnie), o ile nie otrzymał jej przed tem.

Stawanie na kotwicy i ocumowanie.

Prócz zanotowania wjazdu kapitan portu wskazuje miejsce gdzie okręt ma stanąć na kotwicy, wzgl. miejsce przy nabrzeżu i daje, o ile zachodzi potrzeba, inne instrukcje.

Wyznaczenie miejsc przy nabrzeżach odbywa się, w miarę możliwości, według kolejności zgłoszeń wjazdu, lecz o ile statek nie wejdzie tegoż dnia, wyznaczenie miejsca nie zachowuje ważności.

O ile możliwe, rezerwowane są stałe miejsca przy nabrzeżach dla statków zawijających regularnie do Sztokholmu. Ustalają się one na początku sezonu i statki mogą korzystać stale ze swych miejsc z wyjątkiem okoliczności nieprzewidzianych.

Jeśli kapitan statku nie zarzuci kotwicy we wskazanem miejscu lub nie zajmie wyznaczonego miejsca przy nabrzeżu lub będzie usiłował zająć inne miejsce, przy nabrzeżu, nie zarezerwowane dla niego, kapitan portu lub naczelnik pilotów (nazywający się „pilotem portu") ma prawo objąć dowództwo statku i zarządzić to, czego będą wymagać okoliczności.

Prócz tego kapitan portu ma prawo przesuwać statek, rozkazać mu holować inny statek, poddać go holowaniu, itd. i jeśli rozkazy jego nie zostaną wykonane ma prawo wykonać te czynności sam, środkami portowemi, na koszt nie stosującego się do rozkazów statku. Gdy statek znajduje się przy nabrzeżu nie wolno używać kotwicy bez zezwolenia kapitana portu.

Notowania odjazdów.

Te statki które obowiązane są zgłaszać wjazd winne też notować wyjazd u kapitana portu lub jego zastępcy legitymując się przy tem z pokrycia opłat portowych. Statki regularnych linji, nie zgłaszające każdorazowego wjazdu mogą na dłuższy okres czasu naprzód zgłosić również wyjazdy.

Z polityki taryf kolejowo-portowych.

Niemieckie koła spedycyjne i żeglugowe czynią wobec swego rządu kroki ku obniżeniu klasy D. (dla szyn, sztabowego i kształtowego żelaza itp.) w taryfie wyjątkowej S. D. 5. (Seehafendurchfuhrtarif).

Jest to nowa taryfa wprowadzona od 1 kwietnia b. r., a jednak dała ona w Niemczech powód do niezadowolenia zainteresowanych. Taryfa ta nie może być z korzyścią zastosowana dla całowagonowych ładunków żelaza, gdyż zafrachtowanie pod nadal działającą taryfą A. T. 35 pozostaje korzystniejsze. W niemieckiej walucie wypada nasz fracht z Królewskiej Huty do Gdańska 91 fenigów za 100 kilo, według niemieckiej zaś za przestrzeń Borsigwerk-Hamburg najmniejsza stawka jest 1,83 marki za 100 kilo. Spedytorzy i żeglugowcy podkreślają, że fracht morski jest z Hamburga tańszy niż z Gdańska, wobec czego nie ubiegają się oni o zniesienie całej różnicy.

Pytanie tylko czy koleje niemieckie dziś zagospodarowane jako samodzielne przedsiębiorstwo w stanie są ponosić straty stąd wynikłe, wożąc już towary według tylu taryf niezwykle zniżonych nietylko do portów swoich, lecz również przez całe Niemcy w kierunku północno-wschodnim do Litwy (węgiel), co nie daje się uzasadnić żadnemi motywami ekonomicznej natury.

RYBACTWO MORSKIE.

(Spis bliższych współpracowników tego działu będzie ogłoszony w jednym z następnych numerów).

Polskie rybołóstwo morskie.

Przepisy obowiązujące w sprawach rybołóstwa.

Zabrania się łowić, sprzedawać i nabywać poniżej wymienione ryby, jeżeli długość ich, mierząc od pyska do najdłuższej części pletwy ogonowej, wynosi mniej, niż:

100 cm. u jesiotra (Stör) Acipenser sturio,
35 cm. u węgorza (Aal) Anguilla vulgaris,
35 cm. u łososia (Lachs) Trutta salar,
35 cm. u troci (Meerforelle) Trutta trutta (Mielnica),
35 cm. u sandacza (Zander) Lucioperca sandra,
28 cm. u brzany (Barbe) Barbus fluviatilis,
28 cm. u szczupaka (Hecht) Esox Lucius,
28 cm. u alozy (Maifisch) Alosa clupea (perka, sardela),
28 cm. u głąbiela (Schnäpel) Coregonus lavaretus,
25. cm. u leszcza (Blei) Abramis brama,
18 cm. u starni (Scholle) Pleuronectes flesus,
18 cm. u fladry (Flunder) Pleuronectes platessa,
20 cm. u lipienia (Aesche) Thymallus vulgaris,
20 cm. u jazia (Aland) Idus melanotus,
20 cm. u klenia (Döbel) Squalius cephalus,
20 cm. u podusty (Nase) Chondrostoma nasus,
18 cm. u pstrąga (Bachforelle) Trutta fario,
18 cm. u lina (Schleie) Tinca vulgaris,
15 cm. u okonia (Barsch) Perca fluviatilis,
15 cm. u płoci (Plötze) Leuciscus rutilus,
15 cm. u wzdręgi (Rotfeder) Scardinius erythrophtalmus,
8 cm. u raka rzecznego (Krebs) Astacus fluviatilis.

Dla sieci zastawnych ustala się następujący rozmiar oczek, mierząc je w stanie mokrym od środka jednego węzła do środka drugiego:

a) dla pławnic na łososie i trocie 35 mm.,
b) dla niewodów i watonów na fladry 50 mm.,
c) dla sieci do połowu śledzi 18 mm.,
d) dla sieci do połowu bretlingów 11 mm.

Sieci opławne, jak również watony, jeżeli rozstawione są w morzu celem połowu, a rybaka przy nich niema, powinny posiadać na obu końcach jednostajne, widoczne znaki, stojaczki (stedry), których rozmiar i formę oznacza Wojewoda.

Połów ryb za pomocą niewodu gruntowego, ciągnionego przez statek żaglowy, motorowy albo parowy, dozwolony jest tylko w takich miejscach wód terytorjalnych, gdzie głębokość wody przekracza 20 metrów. Niezależnie od głębokości wody zabroniony jest połów ryb za pomocą niewodu gruntowego, ciągnionego przez statek żaglowy, motorowy albo parowy, w zatoce Gdańskiej na północ od linji łączącej Nowe Obłuże na kępie Oksywskiej z latarnią morską Jastarnia.

W niedzielę między godziną 9 rano, a 6 po południu łowienie ryb jest wzbronione (ochrona niedzielna), atoli narzędzia tak zwanego cichego połowu (których się nie ciągnie i nie suwa), mogą być w wodzie pozostawione.

Do narzędzi cichego połowu zalicza się: żaki, watony, (nety), kidadła, więcierze z drutu, włókna lub pręcia, jak również pławnic, bez użycia jednak środków lokomocyjnych.

Łowienie ryb na wędkę poza obrebem miasta i wsi ograniczeniom ochrony niedzielnej nie podlega.

Ochrona niedzielna nie dotyczy rybołóstwa na pełnem morzu.

Ochrona wiosenna, trwająca od 15 kwietnia do 14 czerwca, na wodach przybrzeżnych nie obowiązuje. Wyjątek stanowią miejsca, tak zwane tarliska ochronne.

W zatoce Puckiej są następujące tarliska ochronne:

a) trójkątny obszar wód przy Osłoninie, który odgranicza od południa linja, ciągnąca się od pływającej beczki czerwonej na depce B, do samotnej olchy na polu Kupskiego, od północnego wschodu linja od tejże beczki do Rzucewskiego przyladka i od zachodu linja wybrzeża,
b) trójkątny obszar wód przy półwyspie Helu pomiędzy Chałupami a Kuźnicami, który odgranicza od południa linja, ciągnąca się od niebiesko pomalowanej beczki, umocowanej na kotwicy u zachodniego zbocza rewy, czyli ławicy z przytwierdzoną na maszcie ryba, w dwumilowej odległości od Kuźnic, od północy dwie tablice na słupach z napisem „Tarliska ochronne“ i ze strzałami w kierunku beczki. Jedna z tablic stoi przy miejscowości Kuźnice, druga mniej więcej o 1 kilometr na zachód od miejscowości Chałupy.
c) obszar wód, mający kształt odcinka koła przy ujściu Płutnicy, odgraniczony z jednej strony linją wybrzeża, a z drugiej linją, która łączy kościół katolicki w Pucku z tablicą, ustawioną na wschodnim stoku Gnieżdżewskiej góry.

Zabrania się wszelkiego niszczenia ikry i wybierania jej z wody.

Związki rybackie.

Związki rybackie mają olbrzymie znaczenie, o ile odznaczają się ruchliwością i duchem przedsiebiorczości i samopomocy.

Oto spis naszych związków rybackich:

Związki rybackie istniejące:

A. Obwód pucki:

Kuźnica, członków 110. **Chałupy**, czł. 54. **Wielka Wieś**, czł. 70. **Chłapowo**, czł. 55. **Karwia**, czł. 55. **Ostrowo**, czł. 8. **Swarzewo**, czł. 27. **Puck**, czł 67. **Rewa**, czł. 66. **Mechlinka**, czł. 23.

Obwód helski.

Jastarnia, członków 156, przew. Szombork; **Bór**, czł. 109, przew. A. Piper; **Hel**, czł. 140, przew. F. Grenzin.

Obwód gdyński.

Gdynia, **Orłowo**, **Kolibki**, członków 92, przew. A. Wesserling; **Oksywia i Oksywskie Piaski**, czł. 54, przew. J. Konkel.

Kronika Rybacka.

Zmniejszenie ilości rybaków na terenie Wolnego Miasta.

Zmniejszenie dochodowości rybołóstwa w ostatnich latach silnie zmniejszyło ilość rybaków. Największa ich liczba (65) znajduje się w Sopotach, w Jelitkowie (24), w Brzeźnie (20), w Wisłoujściu kilkanaście, w Siennej Budzie rybactwa już niema. We wschodniej części brzegu wolnomiejskiego—Neufähr, Schiewenhorst, Nickelswalde i dalej aż po granicę wschodniopruską rybactwo, chociaż nieliczne, lepiej się trzyma. Stąd widać, że przyczyną wymierania rybactwa jest nie bezwzględne zmniejszenie połowów, lecz sąsiedztwo portu silnie się rozwijającego w ostatnich latach, z jego wysokiemi zarobkami i wysokiemi kosztami życia. Widać jak w promieniu samego portu (np. w Brzeźnie było niegdyś 60 rybaków, dziś tylko 20), a mianowicie w Siennej Budzie, Wisłoujściu (zasilonem sztucznie przez garstkę optantów z Helu), Brzeźnie rybactwo wymiera. W Jelitkowie i Sopotach rybacy utrzymują się przy zawodzie dzięki wożeniu latem publiczności łodziami żaglowemi, przynoszącemu niezły dochód. Kryje się tu, zatem, pod rybactwem również proceder odnajmowania łodzi.

Główną przyczyną niepowodzenia rybactwa jest odmienna od polskiej waluta gdańska. Przy kosztach życia w guldenach rybak nie w stanie jest z korzyścią sprzedać ryby do Polski, wobec czego pozostaje ona na nikłym rynku gdańskim, na którym ceny na rybę wobec tego też są niskie. Przepuszczenie połowów polskich przez tenże rynek obcowalutowy jeszcze więcej komplikuje sytuację.

Zakaz ciągnionych sieci na wodach Islandji.

1. Na wodach terytorjalnych Islandji połów przy pomocy sieci ciągnionych (trałów) jest wzbroniony. 2. O ile jakiś parowiec rybołówczy (trawler) znajdzie się na wodach terytorjalnych, wszystkie jego narzędzia połowu winny być ułożone pod pokładem. Za przekroczenie tych przepisów przewidziane są kary od 2 000 do 20 000 koron.



Podróże morskie. Sport żaglowy i motorowy.

Międzynarodowy zlot harcerzy morskich.

(Kopenhaga 31 lipca—14 sierpnia 27).

Na zlocie tym, w którym również i nasi harcerze morscy wezmą udział odbędą się następujące zawody ściśle żeglarskie (podajemy z zachowaniem punktów programu):

A. Zawody ogólne.

Regaty żaglowe.

Łodzie żaglowe z kompletnym takielunkiem żeglują kurs trójkąta. W każdej łodzi kierownik i trzech harcerzy. Bez ograniczenia wieku. Łodzie jednego typu będą przygotowane.

Ćwiczenia nawigacyjne.

Te same łodzie co przy regatach. Każda łódź będzie zaopatrzona w mapę, na której będzie oznaczone siedem różnych beczek (boi). Maksymum czasu będzie dane przy starcie. Będzie uwzględniony wiatr i kierunek prądu. Bez granicy wieku. Kierownik może wziąć udział.

Przyholowanie łodzi przeciwnika.

Te same łodzie i granice wieku co przy wyścigach łodzi. Koniec liny jest przymocowany do rufy dwóch łodzi, które są postawione na jednej linji startu. Kierownik bierze udział jako sternik.

Popisy.

Każda partja daje dwa popisy, jeden na wodzie (w porcie), drugie na lądzie (pod lasem). Udział bierze cała partja lub część jej. Każda trwa 5—10 minut. Program może być wesoły lub poważny. Popisy mogą, o ile, to możliwe, ilustrować narodowość formy, lub życie skautów morskich w przyszłości.

Zawody czółen.

Każda partja może być reprezentowaną przez dwa czółna po jednym skaucie, lub 1 czółno z dwoma. Wszystkie typy czółen są dozwolone. Ciężkie czółna będą miały kłopot w skomplikowaniu kursu, gdyż będzie 12 poważnych spotkań. Dulki są zabronione. Przebieg całkowity wymagać będzie około 10 godzin.

Punkty będą dawane za:
- a) zaopatrzenie i materiał, (lekki, praktyczny, tani);
- b) łopatkowanie, tylko dla czółen do łopatkowania. Trasa przeszło 800 m.
- c) żeglowanie, tylko dla łodzi żaglowych, kurs trójkąta.
- d) przewrócenie, tylko dla czółen z wodoszczelnym pokładem (typ eskimoski). Harcerz musi się przewrócić z czółnem w wodzie, jeśli to konieczne, postawić je, wsiąść i kontynuować kurs. Na innych czółnach harcerze muszą wyskoczyć i wskoczyć z powrotem. Te próby będą czynione na głębokiej wodzie i biorący udział muszą być dobrymi pływakami:
- e) transport, zwracać się będzie uwagę na szybkość i praktyczność w przewożeniu przedmiotów.
- g) gotowanie, zawodnik musi wziąść ze sobą przyrządy do gotowania i jedzenia, przygotować je i zjeść podczas jazdy. Produkty surowe będą przygotowane. Zawodnik musi kierować się własnym kunsztem i sprytem. Kierownicy nie biorą udziału.

B. Zawody indywidualne.

8 harcerzy z każdej partii może wziąć udział w następujących zadaniach: Każdy skaut nie może wykonać ponad dwa zadania.

Roboty linowe (dwóch harcerzy).

Włączając wszystkie znane węzły, sploty, obszycia i obchwyty.

Żaglownictwo (dwóch harcerzy).

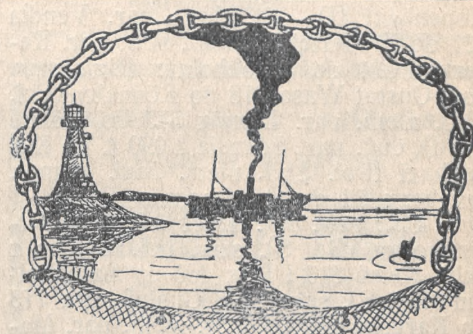
Włączając cerowanie i obszycie krawędnica

Harcerski Klub Sportowy „Varsovia" buduje łodzie żaglowe.

Zarząd H. K. S. Varsovia zawiadamia, że w porozumieniu z p. E. Bryzemeistrem organizuje kursy własnoręcznej budowy nast. łodzi:
1. o powierzchni żagli 15 m. kw. dłg. 6,00 m. szer. 1,65 m. z płaskim dnem po zł 750 szt.
2. o pow. żagli 5 m. kw. dłg. 4,00 m. szer. 1,25 m. z płaskim dnem po zł 300 szt.
3. kajaki dłg. 4,00 szer. 0,75 m. zł 100 szt.

Do wykonania pow. łodzi uczestnik otrzymuje: oheblowane i przykrajane na miarę deski, maszt, bom, gafel, żelazny miecz i ster, okucia, liny, gotowe żagle uszyte przez specjalistę, farbę, gwoździe, itp. pozostaje jedynie robota złożenia łodzi.

Z budową łodzi łączymy teoretyczny kurs o żeglarstwie śródlądowem, trwający 6—8 godz. Uczestnicy, niemający czasu na własnoręczną budowę łodzi, za dopłatą 35 % mogą otrzymać gotowe łodzie.



Nasz wywóz i wwóz morzem.

Dane prowizoryczne.

Objaśnienie skrótów: par. — parowiec zagl. — żaglowiec, żagl. z mot. — żaglowiec tumotorem, hol. — holownik, licht. — lichżaga (berlinka) morska, mot. — motorowiec.

Ang. — angielski, belg. — belgijski, duń. — duński, est. — estoński, fr. — francuski, fsk. — fiński, gd. — gdański, hld. — holenderski, lit. — litewski, łot. — łotewski, niem. — niemiecki, norw. — norweski, pol. — polski szw. — szwecki.

Maklerzy: (Art) — Artus, (B i S) — Behnke i Sieg, (Bg) — Bergenske, (D-S) — Danziger Schiffahrtskontor, (Gw.) — Ganswindt, (Hg.) — Hartwig, (Lcz) — Lenczat, P. A. M. — Polska Agencja Morska, (Pw) — Prowe, (Rhd.) — Reinhold, (Pol. Sk.) — Polsko Skandynawskie Towarzyst. Transportowe.

Liczby oznaczają ładowność statków, w tonach netto (1 tona — 2,83 m³).

Wywóz polskiego węgla przez port gdyński.

(od 5—20 kwietnia).

7 kw.: łot. par. Viesturs 339 do Kalundborga niem. par. Jane 803 do Gefle (PAM).

11 kw.: norw. par. Bruse 1009 do Skien (Bg).
13 kw.: szw. par. Fyrileif 495 do Sandhamnu (PAM), szw. par. Vesuvius 946 do Göteborga (PAM).
15 kw.: łot. par. Kaupo 1458 do Kopenhagi (PAM).
16 kw.: niem. par. Rheinland 1 341 do Kopenhagi (Rhd).
17 kw.: pol. par. **Katowice** 1 108 do Norrköpingu (Żegl. Polska).
19 kw.: pol. par. **Kraków** 1 121 do Norrköpingu (Żegl. Polska).

Statki powyższe wywiozły łącznie 21 586 ton węgla.

Wywóz polskiego węgla przez port tczewski.
(13—20 kwietnia).

13 kw.: pol. licht. **Franek** 382 i **Felek** 382 do Norrköpingu (Wisła-Bałtyk).
14 kw.: niem. licht. Walter 292 do Malmö (Wisła-Bałtyk), pol. licht. **Stefek** 392 i **Edek** do Sztokholmu (Wisła-Bałtyk).

Statki powyższe wywiozły łącznie 3 017 ton węgla.

Wywóz polskiego węgla przez port gdański.
(od 5—19 kwietnia).

5 kw.: duń. par. Borghild 431 do Kopenhagi (D—S), duń. par. Vendia 627 do Fredericji (J. Ick), szw. par. Reserv 1 014 do Sztokholmu (Bg), szw. par. Gustaf Wasa 978 do Rönneby (Pol. Sk.), niem. par. Danzig 575 do Rönne (Rhd), duń. par. Scandia 1 090 t. do Kopenhagi (Pol. Sk.), niem. żagl. z mot. Ingeborg 84 do Sztokholmu (Bg).
6 kw.: szw. par. Athos 1 255 do Helsingborgu (B i S), szw. hol. Balder z licht. Kelsö 813 i Box 460 do Sztokholmu (B i S), szw. par. Gustafsborg 775 do Kargshamnu (B i S), niem. par. Marianne 472 do Kalmar (Bg), szw. mot. Cimbria 320 do Göteborga (Pol. Sk.), duń. żagl. z mot. Dana 35 do Halmstadu (Gw), szw. żagl. z mot. Magda 83 do Kalmaru (Bg), niem. żagl. Walküre 91 do Malmö (Bg), duń. żagl. z mot. Anna 60 na Bornholm (Gw), niem. par. Spitzberg 154 do Masnedsundu (Rhd), niem. par. Clara Blumenfeld 1 465 do Odense (Rhd), szw. par. Gunhild 352 do Göteborga (Bg), niem. żagl. z mot. Karlshütte 290 do Sztokholmu (Bg), szw. par. Gusten 365 do Malmö (B i S), szw. par. Elsa 645 do Sztokholmu (B i S, niem. par. Brake 335 do Nyköpingu (B) S).
7 kw.: szw. par. Caring 518 do Oskarshamnu (B i S), szw. par. Nordöst 628 do Göteborga (B i S), szw. par. Magnar 648 do Sztokholmu (Bg), szw. par. Cecil 776 do Ahus (B i S), szw. par. Göta 674 do Oskarshamnu (B i S), norw. par. Kis 734 do Rygi (Moris), niem. żagl. z mot. Erika 146 do Sztokholmu (Bg), duń. par. Askö 738 do Malmö (Pol. Sk).
8 kw.: szw. par. A. K. Fernström 433 do Karlshamnu (Pol Sk), niem. hol. Luise Schupp z licht. Helene 568 i Mathias 561 do Stege (Pol. Sk.), niem. hol. Minna Schupp z licht. Unterweser XIX 835 do Odense (Rhd), szw. par. Nord 967 do Göteborga (B i S), niem. par. Reval 575 do Pargasu (Lcz), pol. hol. **Górnik** z licht. **Jurek** 634 do Randersu (Wisła Bałtyk), szw. par. Anna 714 do Göteborga (Pol. Sk.).
9 kw.: duń. żagl. z mot. Charlotte Marie 53 do Kopenhagi (Gw), szw. par. Bolivia 1 021 do Göteborga (B i S), szw. par. Hvitra 605 do Norrköpingu (Bg), szw. par. Karin 196 do Simrishamnu (B i S), szw. żagl. z mot. Little Pink 59 do Aarhus (Gw), szw. hol. Holger 14 z licht. Hallsta III 473 do Karlshamnu (Bg), szw. par. Carrie 739 do Göteborga (Bg), duń. żagl. z mot. Gefion 290 do Kalmaru (Bg), szw. par. Aspen 1 899 do Norrköpingu (Scand. Lev.), szw. żagl. z mot. Linea 54 do Rudkjöpingu (Bg), szw. żagl. z mot. Kajsa 60 do Halmstadu (Bg), szw. żagl. z mot. Sofia 78 do Landskrony (Bg), szw. par. Juno 620 do Halmstadu (B i S), szw. par. Inga 715 do Helsingborga (Morry), gd. par. Baltikum 364 do Waldemarsviku (B i S), norw. par. Kamnik 442 do Veyle (Rhd).
10 kw.: norw. par. Steen 753 do Bergen (B i S). niem. par. Holstein 478 do Kopenhagi Bg), duń. żagl. z mot. Elly 70 do Nakskov (Gw), niem. żagl. z mot. Fortuna 37 do Kopenhagi (Bg), szw. żagl. Thorwald 165 do Halmstadu (Bg), szw. par. Lydia 667 do Gandawy (Befr. Gesch.).
11 kw.: duń. par. Karisa 321 do Karnebacksminde (Pwe), szw. par. Thure 295 do Sölvesborga (B i S), duń. par. Bretland 1 235 do Kopenhagi (Rhd).
12 kw.: szw. par. Johann Sanne 781 do Korsöru (Rhd), szw. par. Aina 772 do Oslo (B i S), szw. żagl. Rolf 408 do Helsingforsu (D—S), szw. par. Kandia 768 do Gefle (B i S), niem. par. Venetia 507 do Kopenhagi (Bg), duń. par. Hafnia 1 159 do Kopenhagi (Pol. Sk.), duń. par. Aarö 837 do Sönderborga (Art.), niem. par. Helga L. M. Russ 1001 do Dieppe (Rhd), duń. par. Vendia 627 do Kopenhagi (Pol. Sk.).
13 kw.: szw. par. Robur 667 do Halmstadu (Pol. Sk.), niem. par. Jotunheim 2 230 do Algieru (B i S), pol. hol. **Tyran** z licht. [illegible] 633 do Malmö (Wisła—Bałtyk), szw. par. Elsie 827 do Karlskrony [illegible]nd. Levante), niem. par. Tip 765 [illegible]öge (Bg), duń. par. Borghild 431 do Kopenhagi (D—S).
14 kw.: szw. par. Heros 652 do Sundsvallu (B i S), szw. par. Esbjörn 1047 do Sundsvallu (Bg), szw. par. Helle 480 do Sztokholmu (B i S), szw. par. Excelsior 841 do Göteborga (B i S), duń. par. Dania 1 390 do Kopenhagi (B i S), duń. par. Nordhild 557 do Kopenhagi (D—S), łot. par. Kandava 1 170 do Windawy (Voigt).
15 kw.: szw. par. Good 927 do Karlskrony (Pol. Sk.), szw. par. Drott 493 do Malmö (B i S), szw. par. Hagar 748 do Kalmaru (Pol. Sk.), szw. par. Delfinus 336 do Karlstadu (B i S), niem. par. Kapitän Kross 394 t. do Esbjergu (Scand. Levaute), niem. par. Daisy 154 do Sartsborga (Rhd), szw. par. Edward 767 do Halmstadu (B i S).
16 kw.: niem. par. Sylvia 598 do Odense (Pwe), szw. par. Ernst 880 do Sztokholmu (Bg), niem. par. Alt-Heidelberg 671 do Aalborga (Lcz).
17 kw.: szw. par. Amazone 378 do Hangö (B i S), łot. par. Diruta 1091 do Rygi (B i S).
19 kw.: szw. par. Ellen 948 do Göteborga (B i S), hld. par. Gelderland 1006 do Kopenhagi (Hansa), szw. par. Juno 620 do Kopenhagi (Art).

Statki powyższe wywiozły łącznie 141 000 ton węgla.

Wywóz polskiego drzewa przez port gdański.
(od 5—19kwietnia).

5 kw.: niem. par. Argus 468 do Antwerpii (B i S), duń. par. Svanholm 769 do Liverpoolu z drz. i tow. (Rhd), niem. par. Flosshilde 520 do Swinoujścia (D—S), niem. par. Horst Hamelmann 294 do Antwerpii z drz. i tow. (B i S), duń. par. Flinderborg 858 do Westhartlepoolu (D—S).
6 kw.: lit. żagl. z mot. Sturmvogel 82 do Nakskov (Gw), duń. par. Magnus 781 do Bordeaux z drz. i tow. (Rhd), duń. par. Vilsund 719 do Manchesteru (Bg), gd. par. Oberpräsident Dellbrück 620 do Grimsby (Rhd), duń. par. Ellensborg 729 do Londynu z podkładami (Bg).
7 kw.: fr. par. Chateau Lafitte 1 284 do Rouen z drz. i tow. (Worms).
8 kw.: norw. par. Eina 376 do Hull (B i S).
9 kw.: niem. par Phyla 727 do Hull (B i S), niem. par. Dora Ahrens 529 do Southamptonu (Bg), niem. par. Marta 357 do Dowru (Shaw i Lovell), niem. par. Hinrichs 308 do Hamburga z drz. i tow. (Pwe), duń. par. Prins Knud 782 do Grangemouth (Shaw i Lovell), duń. par. Henry Tegner 863 do Maryportu (Bg), szw. par. Solfrid 270 do Newhaven (Lcz), ang. par. Bengore Head 1 572 do Belfastu z drz. i tow. (B i S), niem. par. August Blume 408 do Hull (Lcz).
10 kw.: fsk. par. Alexa 371 do Tynedocku (Lcz), fr. par. Chateau Yquem 1 233 do Rouen z tow. i drz. (Worms).
11 kw.: niem. par. Günther Zelck 1 383 do Londynu (Shaw i Lovell), niem. par. Joachim Zelck 628 do Kardyfu (Shaw), duń. par. Belgien 1 174 do Westhartlepoolu (Bg), niem. par. Bavaria 553 do Ruhrortu (Wolff), niem. par. St. Gertrud 211 do Lubeki z drz. i tow. (Lcz), fsk. żagl. z mot. Prins Vestan 196 do Tynedocku (B i S).
12 kw.: niem. żagl. z mot. Johanna 73 do Prestonu (Gw), szw. par. Othis 759 do Westhartlepoolu (B i S), norw. par. Luknefjelt 953 do Manchesteru (B i S), duń. par. Danhild 815 do Hull (Bg), norw. par. Steinmann 268 do Ramsgate (Shaw, Lo ell), ang. par. Brierly Hill 750 do Londynu (B i S), niem. par. Marta 259 do Shurehamnu (Lcz).
13 kw.: niem. par. Rhenania 480 do Helsingforsu z drz. i tow. (Lcz), duń. par. Gunhild 682 do Goole (Bg), niem. par. Else Zelck 730 do Hull (B i S), niem. par. Elektra 796 do Londynu (Shaw, Lovell), niem. mot. Fritioff 1 017 do Bo'nessu (Rhd).
14 kw.: szw. żagl. z mot. Berta 74 do Sztokholmu (Gw), niem. par. Tiefsee 484 do Rotterdamu (Voigt), niem. par. Stubnitz 262 do Ramsgate (Shaw, Lo-

vell), gd. par. Edith Bosselmann 291 do Antwerpji z drz. i tow. (Rhd), szw. par. Mars 854 do Prestonu (Bg), niem. par. Marta Halm 542 do Ruhrortu (Wolff), niem. par. Anni Ahrens 524 do Grimsby (Bg), szw. par. Rurik do Sztokholmu z drz. i tow. (B i S), szw. par. Lilly 725 do Hull (B i S), duń. par. Sallingsund 938 do Hull (B i S), szw. par. Johann Jeansson 320 do Folkestonu (B i S).

16 kw.: duń. par. Niels Ebbesen 382 do Kopenhagi z drz. i tow. (Rhd), norw. par. Hennesid 744 do Liverpoolu (B i S), niem. par. Asgard 1 448 do Calais (Merry), niem. par. Finnland 246 do Grangemouth (Shaw, Lovell), szw. par. Vera 222 do Newcastle (Bg), ang. par. Helmond 581 do Leith z drz. i tow. (Rhd), norw. par. Columbia 453 do Shurehamnu (Shaw, Lovell), duń. par. Six 718 do Londynu (Shaw, Lovell), szw. par. Kinne 362 do Newcastle (B. i S).

17 kw.: niem. par. Herbert Fischer 1 464 do Garstonu (B i S).

Statki powyższe wywiozły łącznie 108 400 m³ drzewa.

Wywóz polskiego zboża przez port gdański.
(od 5—19 kwietnia).

9 kw.: niem. żagl. z mot. Margarete 34 do Hamburga z tow. i zb. (Befr. Ges.).

10 kw.: duń. żagl. z mot. Elisabeth 61 do Sandborga z jeczmieniem (Gw).

Wywóz polskiego cukru przez port gdański.
(od 5—19 kwietnia).

5 kw.: szw. żagl. z mot. Alca 290 do Sztokholmu (Shipco).

7 kw.: niem. par. Alwine Russ 506 do Kotki z tow. i cukr. (Rhd).

12 kw.: szw. par. Fringilla 226 do Sztokholmu (Shipco).

13 kw.: szw. żagl. z mot. Alca 290 do Sztokholmu (Shipco).

Statki powyższe wywiozły łącznie łącznie 1900 ton cukru.

Wywóz polskich produktów naftowych przez port gdański.
(od 5—19 kwietnia).

6 kw.: szw. par. Sven 191 do Göteborga z tow. i benzyna (Rhd).

8 kw.: niem. par. cyst. Brösen 725 do Antwerpji z olejem wrzecionowym i maszynowym (Scharenbg)

13 kw.: szw. mot. cyst. Naitea 106 do Limhamnu z ropa gazowa (Thor Hals).

17 kw.: szw. mot. cyst. Naika 106 do Limhamnu z ropa gazowa (Thor Hals).

Statki powyższe wywiozły łącznie 2 000 ton prod. naftowych.

Wwóz rud i minerałów przez port gdański.
(od 5—19 kwietnia).

5 kw.: szw. żagl. z mot. Silo 52 z Tystedu z żelastwem (Bg), niem. par. Toreador 387 z Gandawy z żelastwem (D — S).

6 kw.: niem. par. Desia 265 z Antwerpji z fosfatem (Bg), szw. żagl. Genius 161 z Odense z żelastwem (Bg).

7 kw.: szw. żagl. Ebba 106 z Landskrony z żelastwem (Bg).

9 kw.: niem. par. Lena Larssen 565 z Londynu z żelastwem (B i S), duń żagl. Urda 56 z Aarhus z żelastwem.

10 kw. niem. par. Kapitän Kross 399 z Dunkerki z saletra (Wolff), szw. żagl. N. J. Nielsen 85 z Göteborga z żelastwem (Bg).

11 kw.: szw. par. Delfinus 405 z Osterbacken z żelastwem (B i S).

12 kw.: szw. żagl. z mot. Dina 78 z Göteborga z żelastwem (Bg), duń. żagl. z mot. Amager 59 z Haderslevn z żelastwem (Thor Hals), szw. żagl. z mot. Lucy 115 z Veile z żelastwem (Gw).

13 kw.: szw. par. Leonardia 334 z Bony z fosfatem (B i S), szw. żagl. z mot. Hannah 111 z Malmö z żelastwem (Bg), norw. mot. Grenmar 404 ze Stavangeru z żelastwem (Gw), est. żagl. z mot. Lemming 177 z Randersu z żelastwem (B i S).

14 kw.: niem. par. Heinz Ferdinand 538 z Londynu z żelastwem (B i S), duń. żagl. Gutmund 73 z Veile z żelastwem (Gw), norw. par. Altstad 1 864 z Bony z fosfatem (Warta).

15 kw.: duń. żagl. z mot. Fur z Aarhus z żelastwem (Bg), niem. żagl. z mot. Freya ze Svendborga z żelastwem (Gw), duń. żagl. z mot. Fulton 80 z Odense z żelastwem (Art), duń. żagl. z mot. Bonavista 67 z Kopenhagi z żelastwem (Gw), niem. par. Seemoos 242 z Gandawy z żelastwem (D—S).

16 kw.: szw. par. Dagmar 113 z Kopenhagi z żelastwem, szw. żagl. z mot. Ebet 114 z Ystadu z żelastwem, niem. par. Gerda Kunstmann 320 z Rotterdamu z żelastwem (Hartwig).

17 kw. duń. żagl. z mot. Kastor 54 z Horsensu z żelastwem (Hartwig), szw. żagl. z mot. Linea 111 z Kilonji z żelastwem.

18 kw.: szw. żagl. z mot. Alf 683 z Sztokholmu z żelastwem (Gw).

19 kw.: est. żagl. z mot. Marylind 241 z Tallinnu z żelastwem (Gw), norw. żagl. z mot. Aino 25 z Fredrikstadu z żelastwem.

Statki powyższe przywiozły łącznie 19 500 ton subst. mineralnych.

Rynek frachtowy.

Frachty morskie mało się zmieniły w ostatnim czasie. W szczególności da się to powiedzieć o frachtach węglowych, które mimo ogólnego lekkiego podnoszenia się frachtów na Bałtyku w związku z otwarciem stopniowem i dość wczesnem portów letnich Finlandji, które jest uwzględnione w kalkulacjach naprzód, pozostawały bez zmiany. Do Algieru, gdzie zamówiono 25 000 ton węgla polskiego, płacono od tony 12/6. Jest to jednak poziom nieco wyższy niźli w lipcu 1925 roku — w chwili wybuchu wojny celnej z Niemcami.

Frachty na drzewo podniosły się o jakieś 5 %. Za tarty materiał płaci się obecnie na wschodni brzeg Anglii 35—40/—, na zachodni zaś brzeg Anglii 40—46/—.

Ruch. tow. w porcie gdańskim w pierwszej dekadzie kwietnia.

WYWÓZ: Prod. mineralnee: węgiel 84 426, sól 660, parafina 15, cement 2 762, oleje 2 732, sól potasowa 1 725, soda 347, rury żelazne 111.

Prod. roślinne: jęczmień 732, owies 1000, ow. strączkowe 349, cukier sur. 2 116,rafinada 688, wytłoki buraczane 95, drzewo 40 957, koniczyna 54, smoła drzewna 199.

Prod. zwierzęce: świeże mięso 153,4, jaja 139, bydło żywe 225.

WWÓZ: Prod. mineralne: fosforyt 13 950, mączka Thomasa 2 340, kamienie 626, saletra chilijska 1 070, ruda żelazna 9 090, żeliwo 37, żelazo 208, żelastwo 9 109.

Prod. roślinne: pszenica 4 421, kukurydza 80, ryż 345, żywica i kalafonja 111, oleje 757, garbnik kwebracho 268.

Prod. zwierzęce: smalec 3, tłuszcze 484, skóry sol. 169,4, wełna sur. 71.

Wodostany Wisły.

Kwiecień	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21
Kraków	— 26	— 28	— 30	— 58	— 85	—103	— 97	— 94	— 48	+ 62	+ 54	+ 00	— 40	— 80
Zawichost	227	270	280	298	292	267	251	237	234	246	290	283	260	248
Warszawa	248	268	280	216	246	360	358	335	316	297	288	297	337	341
Płock	244	247	257	265	282	316	330	337	324	301	285	272	270	288
Toruń	329	334	339	355	366	394	435	456	465	446	420	395	378	382
Fordon	330	335	338	349	363	378	411	432	442	439	419	399	381	369
Tczew	342	354	358	362	370	387	400	428	462	486	488	468	444	420
Ujście (Schiewenh.)	224	232	240	244	240	250	234	258	268	278	216	266	238	266

Ruch okrętów przewidywany.

Rozkład linji pasażerskiej Havre-Gdynia.

Do Gdyni zawinął, zawinie data	skąd	Z Gdyni odpłynie dokąd	data	Nazwa okrętu	Towarzystwo okrętowe
4. 5.	z Le Havre	do Le Havre	5. 5.	S. S. Pologne	Cie Generale Transatlantique
	„ „	„ „		„	
	„ „	„ „		„	„
	„ „	„ „		„	„

Ruch okrętowy w porcie gdańskim.

Do Gdańska zawinął, zawinie data	skąd	Z Gdańska odpłynie dokąd	data	Nazwa okrętu	Towarzystwo okręt. wzgl. makler
24. 4.	z Nowego Jorku	do Nowego Jorku	3. 5.	Estonia	Baltic America Line
15. 5.	„ „	„ „	24. 5.	Lituania	„
25. 4.	„ Londynu	„ Londynu	29. 4.	Smoleńsk	Ellerman & Wilson Lines
25. 4.	„ Hull	„ Hull	29. 4.	Kovno	„
26. 4.	„ Londynu	„ Kłajpedy i Lipawy	26. 4.	Baltonia	Un. Baltic Corp.
29. 4.	„ Lipawy	„ Londynu	29. 4.	„	„
3. 5.	„ Londynu	„ Kłajpedy i Lipawy	3. 5.	Baltara	„
6. 5.	„ Lipawy	„ Londynu	6. 5.	„	„
9. 5.	„ Londynu	„ „	11. 5.	Edmee	„

Redaktor Józef R. Klejnot. Nakładem wydawnictwa „Żeglarz Polski". Odbito w drukarni „Pielgrzyma" w Pelplinie.